A las 3.h 45.m de la tarde, empezaron las pruebas del «Hyacinth», en cuyo momento daba 152 revoluciones por minuto con 6.994 caballos indicados. Las pruebas en el «Minerva» dieron principio á las 4.h, demostrando en seguida que era más ligero el barco, que constantemente fué sacando ventaja al «Hyacinth», y á media noche del 7, llevaba 45 millas de adelanto.

El día 9, por la mañana temprano entraron en el Estrecho de Gibraltar, en donde encontraron niebla, teniendo que moderar las máquinas durante 55 minutos el «Minerva» y unas dos horas el «Hyacinth». Pasada la niebla, ambos buques volvieron á trabajar con 7.000 caballos de fuerza.

El 10 de Julio á las 4.h 30.m de la tarde, en el «Minerva», se partió el tirante del collar de la excéntrica de proa, de la máquina de media de estribor y hubo que parar las máquinas de esta banda, funcionando sólo las de babor.

En el reconocimiento se encontró averiado el collar de la excéntrica y hubo que reemplazarlo por uno de respeto: en la operación se tardó, próximamente dos horas, y, á las 6.h 40.m, funcionaron de nuevo las máquinas de estribor á toda la fuerza necesaria.

Se había acordado, para determinar con toda exactitud la cantidad de agua consumida por día en la alimentación de las calderas, que podía usarse solamente del agua contenida en los depósitos ordinarios y en los de reserva hasta que quedasen 20 toneladas de agua, y que al quedar reducida á esa cantidad, debía conservarse intacta para un caso de necesidad y la alimentación debía hacerse con el agua que diesen los destiladores.

En el «Hyacinth» se habían preparado depósitos especiales para llevar unas 100 toneladas de agua que, con la de los depósitos de reserva del barco, sumaba un total de 140 toneladas de agua, sobre la provisión ordinaria. La reserva total en el «Minerva» eran unas 170 toneladas.

Al quedar reducido á unas 35 toneladas de agua el repuesto en el «Hyacinth,» el Maquinista Jefe, pidió se le permitiese poner en función los destiladores, por la dificultad que había para sacar agua de los depósitos con la bomba especial de que se había provisto al buque para estas pruebas. Desde las 5h 50m de la mañana del 9, trabajaron con el vapor de la evacuación dos destiladores Weir, y, durante la tarde del 10, trabajaban dos destiladores Normandy.

El día 11 á la 1h 15m de la noche, dió parte el Jefe de máquinas de que había que moderar las máquinas por las grandes pérdidas de agua que se notaban, por lo que las pruebas se consideraron terminadas á la 1h, empezando á funcionar todos los destiladores desde aquel momento y consumiendo toda el agua de los depósitos de reserva y 25 toneladas de la aguada del barco en la alimentación. Se dispuso volviese á Gibraltar el «Hyacinth,» lo cual hizo á poca máquina, llegando á este puerto en la tarde del 11.

El «Minerva,» siguió navegando con 7.000 caballos de fuerza

hasta las once de la noche del 12, á cuya hora tenía aún 35 toneladas de carbón en las carboneras sin contar las de reserva, y tenía aún 20 toneladas de agua en los depósitos de reserva.

Los promedios de la fuerza empleada en los barcos fué de 7.047 caballos en el «Hyacinth» y de 7.007 caballos en el «Minerva;» el primero navegó durante 103 ½ horas, recorriendo 1.810 millas, con un consumo de 1,97 libras de carbón y un andar medio de 17,6 millas; el segundo navegó 147 horas recorriendo unas 2.640 millas, con un consumo de 2,06 libras de carbón y el andar medio de 17,96 millas por hora.

En la noche del 10 de Julio, se vieron salir llamas por la chimenea de popa del «Hyacinth;» en el «Minerva» no se vieron ninguna noche. En el reconocimiento de las calderas de este buque, que se hizo á la llegada á Gibraltar, se encontró que los espacios entre las férulas de los tubos estaban obstruídos considerablemente, habiéndose reducido en algunos á una tercera parte de lo que debían ser.

Las máquinas y calderas de los dos barcos, trabajaron bien en el viaje de ida, con excepción de la avería en el collar de la excéntrica en la máquina del «Minerva» y el gran número de salideros que se notaron en las calderas del «Hyacinth,» salideros que fueron aún mayores cuando hubo que moderar de pronto las máquinas el día 9, al encontrar la niebla, en cuyos momentos, la presión fué lo suficientemente alta para abrir las válvulas de seguridad.

Al principio, se atribuyeron las pérdidas de agua en el «Hyacinth» á salideros en los tubos de absorción de las bombas de alimentación, pero durante la estancia del barco en Gibraltar se probaron, con presión hidráulica, estos tubos, los de los depósitos de agua condensada y alimentación y los de las calderas, y no se descubrieron más salideros en todas las calderas que los ya conocidos.

Como durante la permanencia en Gibraltar no se descubrieron salideros de importancia, se rehicieron, por el personal de á bordo, las juntas que perdían, y el 16 de Julio, salió á la mar el «Hyacinth» para hacer una prueba con 7.000 caballos indicados de fuerza y comprobar el total del agua de la alimentación de calderas que se había perdido, se vió, después del recorrido de 6 horas que se hizo, que había llegado á ser de 55 toneladas por día, con el fin de reproducir las circunstancias que concurrieron el día 7 de Julio; durante la niebla, después de 3 horas de marcha, se moderaron las máquinas y las válvulas de seguridad funcionaron libremente. El cálculo de las pérdidas de agua se hizo en un recorrido de 3 horas, con presión constante antes de moderar y otro recorrido de 3 horas después, no teniendo en cuenta el agua perdida durante el tiempo que las válvulas de seguridad estuvieron abiertas De vuelta en Gibraltar á las 4ʰ 30ᵐ de la tarde, se retiraron los fuegos en todas las calderas, menos dos. El «Minerva» navegó con tres calderas encendidas y fondeó en la bahía casi al mismo tiempo, retirando los fuegos en dos calderas.

El arsenal de Gibraltar hizo un collar de excéntrica de respeto para el «Minerva» y se lo entregó en la mañana del 17.

El 17 á las 3ʰ 30ᵐ, embarcó la Comisión; á esta hora, tenían encendidas, para el servicio de los buques, dos calderas el «Hyacinth» y una el «Minerva;» durante la estancia en Gibraltar se había hecho una minuciosa limpieza en las calderas de ambos barcos.

Antes de la salida de los barcos para el viaje de vuelta, se dió á los Comandantes la siguiente orden:

«Como medida de precaución y bajo la responsabilidad de los Oficiales de los barcos, se ha embarcado una gran cantidad de agua dulce para la alimentación de las calderas, rellenando los dobles fondos del «Hyacinth» y los depósitos especiales de reserva de ambos buques. Estos depósitos de que han sido provistos, únicamente para las pruebas de vuelta á Inglaterra, no forman parte del aprovisionamiento ordinario de los buques y debe entenderse que solo podrá usarse esta reserva en casos de urgencia, excepto la cantidad que se autorizó usar á cada barco, ó sean 40 toneladas de los depósitos ordinarios de reserva. Si no se ha hecho uso de los destiladores antes, deben empezar á funcionar tan pronto como se haya empezado á hacer uso de las 40 toneladas dichas, y desde aquel momento la alimentación debe hacerse solo con el agua de los destiladores.

Si estos no llegasen á dar la cantidad de agua necesaria para la alimentación, se les mantendrá á su máximum de producción y sólo podrá tomarse de los depósitos de reserva el agua que falte.»

En el «Minerva» no excedió el consumo de las 40 toneladas permitidas, pero en el Hyacinth» se habían consumido las 40 toneladas á los 5ʰ 15ᵐ del 20, aunque sus destiladores habían funcionado todo el tiempo; al final de las pruebas se dió cuenta de haber consumido 98 toneladas de agua de los depósitos de reserva del «Hyacinth,» además de la producida por los destiladores, en la alimentación de las calderas.

Se previno á los barcos que la señal para la salida de Gibraltar se haría á cualquier hora, después de las 4ʰ de la tarde, por el Estado Mayor y en aquel momento se encenderían las calderas que no lo estuviesen, saliendo los barcos para Portsmouth lo más pronto y de prisa posible.

La señal se hizo á las 4ʰ 27ᵐ de la tarde del 17; las máquinas de ambos buques se calentaron y purgaron con el vapor de las calderas que tenían encendidas. A las 4ʰ 30ᵐ trabajaban poco á poco las máquinas del «Hyacinth» con el vapor de las dos calderas encendidas.

A las 4ʰ 52ᵐ se comunicó el grupo de calderas de popa. A las 5ʰ 8ᵐ se comunicó el grupo de proa y á las 5ʰ 9ᵐ el del medio, siendo la presión de 200 libras. A las 5ʰ 20ᵐ navegaba el «Hyacinth» con 7.000 caballos de fuerza, dando 152 revoluciones por minuto.

En el «Minerva» trabajaban las máquinas poco á poco, con el vapor de la caldera encendida á las 4ʰ 30ᵐ, la comunicación de las

calderas se fué haciendo á las horas siguientes: la 2.ª á las 4^h 55^m, la 3.ª á las 5^h 2^m, la 4.ª á las 5^h 7^m, las 5.ª y 6.ª á las 5^h 10^m, la 7.ª á las 5^h 12^m y la 8.ª á las 5^h 15^m. A las 5^h 16^m trabajaban las máquinas á toda fuerza, pero hubo que moderar varias veces desde las 5^h 30^m hasta las 8^h por recalentamientos en el collar de la excéntrica.

A las 5^h 15^m de la mañana del 18 el «Hyacinth» aun llevaba una ventaja de 6 millas al «Minerva;» encontraron niebla y el «Minerva» alcanzó al «Hyacinth,» y al aclarar la niebla, á las 9^h 30^m de la mañana del mismo día, los barcos estaban precisamente á la misma altura, estando el «Minerva» un poco adelantado. Trabajaban entonces á su máxima fuerza, y durante el día el «Minerva» fué ganando un tercio de milla por hora al «Hyacinth.» A las 7^h de la tarde volvieron á encontrar niebla y los barcos moderaron durante toda la noche, navegando en conserva.

A las 9^h de la mañana del 19 se hallaban á la misma altura y habiendo despejado la niebla los barcos navegaron á toda fuerza y durante el día fué adelantándose gradualmente el «Minerva,» viéndose que adelantaba un cuarto de milla por hora, confirmándose que es barco más ligero que el «Hyacinth» A las 7^h de la tarde este buque tuvo que moderar de nuevo por la niebla, navegando á poca fuerza hasta las 5^h de la mañana del 20, perdiendo de vista por la proa al «Minerva.»

El «Hyacinth» navegó entonces con unos 9.000 caballos de fuerza hasta las 6^h 10^m de la tarde del 20, que hubo necesidad de apagar la caldera núm. 10 por haber reventado un tubo, resultando herido levemente un hombre por el vapor y el carbón encendido.

A las 9^h 50^m de la noche, se dieron por terminadas las pruebas en el «Hyacinth» estando frente á Santa Catalina y llegó á Spithead á las 11^h 30^m de la misma. El «Minerva» pasó frente á Santa Catalina á las 8^h 20^m de la tarde y fondeó en Spithead á las 9^h 45^m.

El «Hyacinth,» consumió 550 toneladas de carbón en su viaje de vuelta y 451 toneladas el «Minerva.» Los destiladores del primero funcionaron continuamente; el segundo, hizo muy poco uso de ellos. La fuerza máxima desarrollada por el «Minerva,» fué la de 8.700 caballos, mientras que la desarrollada por el «Hyacinth,» fué de unos 10.000 caballos en las dos últimas horas, en las que no obtuvo ventaja perceptible sobre el «Minerva.» La fuerza media desarrollada por éste, fuera de la niebla, fué de unos 9.400 caballos, y la del «Minerva» de unos 8.400.

De los resultados deducidos del viaje de vuelta, se vió que el radio de acción de cada buque, por lo que al carbón respecta, es poco más ó menos, de 2.930 millas el «Hyacinth» y 3.000 millas el «Minerva,» con 7.000 caballos indicados de fuerza. No hubo dificultad alguna en los dos barcos en los viajes de ida y vuelta, en lo concerniente al carbón, por tener suficiente repuesto.

Hasta aquí, el extracto de la Memoria. En Portsmouth se reconocieron minuciosamente las calderas de los dos buques y del parte dado por los ingenieros del arsenal extractamos lo siguiente:

Ateneo Ferrolán
Un lugar de encuentro para la cultura
Fundado en 1879
Calle Magdalena 202-204, Ferrol
www.ateneoferrolan.org

«Minerva.»—Las calderas se reconocieron minuciosamente por el exterior, sin abrirlas, viendo que los espacios entre las férulas de los tubos, estaban parcialmente destruídos por los *nidos* y muchos tubos muy corroídos; se encontraron picaduras en la caja de humos y separadas las paredillas de ladrillos de los hogares en algunas calderas.

Había, además, pequeños salideros en seis calderas; la mayor parte por los avellanados de las cabezas de los estays; en los tubos no se observó ningún salidero, todos eran muy pequeños y sin importancia.

«Hyacinth.»—Se reconocieron exteriormente las 18 calderas, abriendo solamente la núm. 10, en las que se encontró que había perdido los tapones fusibles de gran número de tubos en ambos extremos; nueve tubos agrietados, uno reventado con una grieta de 8 pulgadas por 3, y cuatro tubos curvados. Se le encontraron sucias las cajas de distribución de la alimentación y desperfectos y ligeros entorpecimientos en toda la caldera, debidos, indudablemente, á la mala circulación ó poca pureza del agua, que parece haber producido el que durante algún tiempo hayan quedado en seco los tubos agrietados y doblados.

Lo extractado de la Memoria es comentado por *The Engineer* en un artículo que publica en el mismo número, que por creerlo interesante resumimos á continuación.

El autor, dice que podrán ser ó no instructivas las pruebas verificadas por los dos cruceros, según el sentido en que se tomen; si el Almirantazgo inglés no quiere sacar las deduciones que aparecen palpables, no habrá enseñanzas en la Memoria; pero para aquellos que lo tomen como una relación que establece y patentiza los hechos simplemente, la Memoria será á la vez interesante ó instructiva y hará llegar á conclusiones definitivas en lo concerniente á las calderas que deben usarse en la Armada.

Se ve, desde luego, que el argumento principal empleado contra el uso de las calderas Scotch en los buques de guerra, no tenía fundamento real. Se ha sostenido siempre que en las calderas cilíndricas no puede levantarse con seguridad la presión necesaria para el trabajo de las máquinas en menos de seis horas, cuando en los buques de guerra es de gran importancia que la presión pueda levantarse en menos de una hora.

Esta opinión ha sido tácitamente aceptada como una verdad por gran parte del público, no exceptuando á los ingenieros. Es práctica constante en la Marina mercante ponerse sobre vapor lo más despacio posible, siendo seis horas el tiempo mínimo que se emplea para la operación, con el objeto de que trabajando de ese modo se evitan esfuerzos perjudiciales, puesto que las calderas se van calentando poco á poco.

En los buques mercantes no hay razón para apresurar la ope-

ración y no se han hecho nunca experimentos para levantar vapor tan de prisa como sea posible, ó si se han hecho, no se han dado al público los resultados, aunque tampoco se sepa que el Almirantazgo haya tratado de hacer el experimento, aunque este sea uno de los más interesantes que se ha podido hacer.

Las calderas acua-tubulares, según se asegura, poseen el mérito de que en ellas puede levantarse el vapor en una quinta parte del tiempo necesario en las calderas Scotch.

Las pruebas del «Minerva» y el «Hyacinth,» han resuelto ya esta cuestión para siempre y, dentro de poco, no será posible abogar por las calderas acua-tubulares en este terreno.

En el tiempo empleado en levantar vapor en los dos barcos hubo muy poca diferencia. Ambos barcos recibieron la orden de encender y salir á las 4^h 27^m. El «Hyacinth,» estaba navegando con 7.000 caballos de fuerza á las 5^h 20^m; es decir, cincuenta y tres minutos después de recibir la orden. El «Minerva,» navegaba en las mismas condiciones á las 5^h 16^m; es decir, que tardó cuatro minutos menos que el «Hyacinth» en levantar vapor y se ha visto que sus calderas no tuvieron el menor contratiempo á pesar de que llevan prestado muchos servicios, lo cual demuestra que la idea que se tenía de que no puede levantarse vapor rápidamente en las calderas Scotch, es sencillamente una equivocación.

Sin comparar los consumos de carbón, por caballo y hora, se ha visto que el «Hyacinth» no es barco tan económico como el «Minerva» considerando más instructiva que aquella comparación la de los consumos totales de los dos buques que han hecho el mismo camino, que son de tipos muy semejantes, de próximamente iguales dimensiones y que han tenido casi el mismo andar durante las pruebas. El «Hyacinth» consumió 550 toneladas de carbón y el «Minerva» 450, y aunque las máquinas del primero desarrollaron unos 1.000 caballos más que el segundo, han quedado sin explicación las causas de que el barco no obtuviese mayor velocidad, resultando menos ligero; el Almirante May, Inspector de las pruebas, opina que esta superior fuerza ha debido consumirse por las mismas máquinas ó que la forma del casco del buque haya sido la causa, pues ya en anteriores pruebas se obtuvo el mismo resultado.

Los experimentos hechos por el Comité de calderas antes de la salida de los barcos para Gibraltar dieron por resultado el demostrar que si bien las calderas Belleville con recalentadores eran más económicas que las cilíndricas del «Minerva,» este buque tiene máquinas más económicas, puesto que necesitan menos vapor por caballo y hora.

Puede afirmarse que la caldera Belleville es mucho más ligera que la caldera Scotch, pero esta ventaja desaparece desde el momento que la primera necesita destiladores y que la provisión de agua dulce para su alimentación ha de ser muy grande, siendo por lo tanto muy pesada, y al comparar los tipos debe tenerse en cuenta, no tan solo los pesos, sino el peso total de todas las provisiones

que necesita llevar el buque, como carbón y agua para su radio de acción á velocidades económicas; no se ha demostrado por lo tanto, que la caldera Belleville y las de altas presiones den mejores reresultados que las calderas Scotch y las de presiones moderadas, en voga hasta ahora, y la comparación de las del «Minerva» y «Hyacinth» confirma la falta de base á la opinión de que el nuevo sistema sea mejor que el antiguo.

Debe estudiarse con interés la parte de la Memoria en que se examinan las condiciones de las calderas cuando se reconocieron en Portsmouth. Un gran número de tubos de las del «Hyacinth» estaban torcidos ó curvados, en una caldera, la núm. 10, se encontraron fundidos los tapones, nueve tubos agrietados y uno reventado con una fenda de 8 pulgadas por 3; además las calderas necesitaron una enorme cantidad de agua para la alimentación, la que se suplió primero con la que el barco llevaba de respeto y después con el trabajo de los destiladores, muy pesado, llegando á ser una complicación. El Comité no dá explicaciones sobre esto y los Ingenieros del arsenal de Portsmouth no han visto sino un cierto número de ligeros salideros, sin que nadie parezca dispuesto á decir por qué llegó á ser de 50 á 60 toneladas por día el agua perdida.

La información más valiosa en este punto es que el Almirantazgo inglés ha pedido á los Sres. Delanney, Belleville y Compañía, de París, constructores de las calderas Belleville, que manden dos representantes para asistir, y hacerlo por sí mismos, á un reconocimiento de las calderas del «Hyacinth» y que propongan un remedio para evitar la excesiva pérdida de agua de alimentación, porque si la salida de agua se verifica por los hornos, su vaporización representa un enorme consumo de combustible, sin hablar de los peligros que lleva consigo.

Las calderas del «Minerva» no dieron trabajo ni cuidado alguno hasta las últimas horas, en que el tiro llegó á ser malo á causa de la formación de *nidos* como llaman á los curiosos anillos que al solidificarse las materias volátiles del carbón se forman alrededor de los extremos de los tubos.

No es frecuente encontrarlos en las calderas Scotch, á menos que se trabaje con gran presión de aire; pero de todos modos debe darse poca importancia á estos *nidos* porque ordinariamente con pasar los cepillos usuales en las calderas los *nidos* desaparecen, y en el caso peor no han dado más trabajo que retirar algo los fuegos para permitir á un hombre levantar la tapa de la placa de tubos y limpiarlos con un cepillo de alambre.

La formación de los *nidos* es debida á las impurezas del carbón y algunas veces se forman también en las calderas acua-tubulares, en las que se han encontrado algunas veces manguitos de cok sobre los tubos, obturando los espacios entre ellos necesarios para la circulación de los humos y el aire. Hace algunos años, cuando Mr. Yarrow empleaba las calderas tipo locomotora en sus torpederos, llevó sus experiencias hasta demostrar que esos manguitos ó

nidos eran debidos á la presencia de alguna parte de hierro en el carbón.

Aunque en todo lo anterior, traducido y extractado de lo que *The Engineer* dice, se observa cierta parcialidad hacia las calderas cilíndricas, no cabe dudar que las pruebas efectuadas por los dos cruceros inclinan el ánimo á desconfiar de las calderas acua-tubulares, quedando por debajo de las otras en la principal ventaja que sobre ellas se le reconocía, ó sea en la de poder levantar vapor en muy poco tiempo, por las experiencias hechas en el «Minerva.» Sin embargo, el problema no está resuelto todavía y al quedar planteado debe estudiarse con calma la resolución á fin de decidirse por uno de los dos tipos de calderas.

Lo que con esta clase de experiencias se consigue indudablemente, es que el personal de los buques se adiestre y adquiera perfecto conocimiento de máquinas y calderas, acostumbrándose á salir del rutinario sistema de levantar vapor en doce ó más horas, y las prácticas como las que quedan expuestas son siempre convenientes para la instrucción de todo el personal de los buques, por lo que creemos serían vistas con gusto por cuantos á la Armada pertenecemos.

NECROLOGÍA

Por consecuencia de un extravío de cuartillas dejamos de noticiar en el último BOLETÍN el fallecimiento en esta ciudad y en la de Santiago respectivamente, de los segundos Maquinistas D. Rogelio Sáinz y Crespo y D. Andrés Lamas, ocurrido en el mes de Mayo último. Ambos jóvenes aun y socios del Círculo.

Dejó también de existir en esta capital en 3 de Julio, después de largo y penoso padecimiento, el 1.° D. José Vázquez Lage, apreciable compañero y consocio, el cual lega á su familia la pensión correspondiente á trece años que contaba formando parte de nuestra Sociedad.

En San Fernando falleció también en 10 de Septiembre el segundo D. José Alvarez González, que pertenecía asimismo á nuestra Asociación.

Y por fin cerramos nuestra fúnebre crónica de hoy, noticiando á nuestros apreciables consocios, la muerte en Barcelona, donde se encontraba en situación de excedencia, del Maquinista Mayor de 1.ª clase D. Luis Serra y Salvi ocurrida en 11 de Septiembre próximo pasado.

Entrara á servir como Ayudante de máquinas en 1866 obteniendo los sucesivos ascensos por exámenes á oposición; contaba por consiguiente más de 35 años de servicio día por día, una gran parte de ellos servidos en Ultramar, habiendo sido muy querido y

Ateneo Ferrolan
Fundado en 1879

apreciado por todos sus jefes y compañeros, por sus condiciones de carácter é inteligencia.

Gustosos haríamos una reseña más extensa de sus méritos y servicios en el Cuerpo, si contáramos con datos que no tenemos á mano.

Fué socio entusiasta del Círculo, al que como tal pertenecía desde 1877, habiendo formado parte de su Junta directiva en varias épocas.

Cruel padecimiento adquirido por lo penoso de nuestra profesión lo llevó al sepulcro en buena edad todavía, y cuando era muy necesaria su existencia á una numerosa familia que deja en el mayor desconsuelo.

La Redacción del BOLETÍN, cumple el triste deber de asociarse á la justa pena que embarga á las familias de nuestros infortunados consocios y compañeros.

Libros recibidos.

Con destino á la Biblioteca de esta Sociedad, han tenido la atención de remitir sus autores un ejemplar de las *Lecciones de Aritmética y rudimentos de Algebra*, obra de que nos hemos ocupado en el número anterior.

Agradecemos el obsequio.

SEÑORAS PENSIONISTAS Y HUÉRFANOS

existentes en 1.° de Enero de 1902, y cuotas trimestrales que tienen consignadas.

	Ptas Cts.
D.ª María Soto, madre de D. Pascual Picallo	84
» Josefa Tenreiro, viuda de D. Juan Taxaravilla	75
» Carmen Rodríguez, viuda de D. Joaquín Coll	73'50
» Juana Coll, huérfana de D. Joaquín Coll	73'50
» Generosa Cobos, viuda de D. Federico Escandón	84
» Carolina Quintana, viuda de D. Fernando Arana	102
» Ireno Antúnez, viuda de D. Honorato Buceta	102
» Amalia, Felisa y Manuela, huérfanas de D. Ricardo Santiago	165
» Manuela Cebreiro, viuda de D. Marcial Corral	156

	Ptas. Cts
D.ª Antonia Gallego, viuda de D. Antonio Lamaza	165
» Francisca Alvarez, madre de D. Eugenio Cupeiro	156
» Rosa López, viuda de D. Valentín Piñeiro	102
» Adela López, viuda de D. Antonio Rodríguez	174
» Josefa Montero, viuda de D. Laureano Cuebas	192
» Pilar Sáinz, viuda de D. Domingo Cotón	165
» Dolores Román, viuda de D. Lázaro Rosas	93
» Teresa Méndez, viuda de D. Salvador Grané	156
» Carolina Pareja, viuda de D. Ezequiel Torres	147
» Florinda Rovira, viuda de D. José F. Lamaza	201
» Victorina Pombo, viuda de D. José Calazas	165
» Sara Mauríz, huérfana de D. Román Mauríz	156
» Joaquina Castro, viuda de D. Manuel Cebreiro	201
» Agustina Blanco, viuda de D. José Montero	219
» Juana Tenreiro, viuda de D. Camilo Estripot	147
» Angela Fernández, viuda de D. Emilio Ferrer	147
» Andrea Rodríguez, viuda de D. Francisco Soto	147
» Clotilde Sanz, viuda de D. Alberto Torres	120
» Carolina Anido, viuda de D. José Hernán	156
» María Ahumada, viuda de D. Antonio M. Goma	129
» Josefa Maresma, viuda de D. Jose Naya	120
» Rosario Ordóñez, viuda de D. Jacobo Rodríguez	138
» Josefa Lima, viuda de D. Antonio R. Laplaña	120
Señores Huerfanos de D. Manuel M. Mayobre	228
D.ª María Crós, viuda de D. Pablo Villaroux	219
» Manuela de la Caballería, viuda de D. Sebastián Sánchez	102
D. José Pantín, padre de D. Eugenio Pantín	75
D.ª Peregrina Jarrín, viuda de D. Manuel Lorenzo	93
» Adela Monteagudo, viuda de D. Enrique Silva	93
» Amalia Maquieira, viuda de D. Camilo Vázquez	102
» Ramona Ramos, viuda de D. Antonio Beltrán	84
» Manuela Landrove, viuda de D. Aquilino López	156
» Clarisa Patiño, viuda de D. Juan V. Torrente	201
D. Arturo Ociel, huérfano de D. Enrique Ociel	55'50
D.ª Josefa Pereiro, viuda de D. Ricardo Fajardo	111
» Catalina Cebreiro, viuda de D. Enrique Barceló	219
» Elvira Ramos, viuda de D. Ignacio Naveiras	102
» Nicolasa Baliño, viuda de D. Rafael Cores	156
» Angela Gilabert, viuda de D. Jesús Saavedra	93
» Ramona Ameijeiras, viuda de D. Cesáreo Bacelo	165
» Josefa Pedreño, viuda de D. Eduardo M. Abufn	138
» Dolores M. González, viuda de D. Manuel C. Antón	75
» Josefa Romalde, viuda de D. Juan Montero Vidal	255
» Carmen Díaz, viuda de D. Gerardo Fontela	165
» Dolores Fernández, madre de D. José M. Fernández	93
» Manuela Vidueiras, viuda de D. Ricargo Rego	111

	Ptas. Cts.
D.ª Pilar Gómez, viuda de D. Braulio Amaro	156
» Antonia M. Benítez, viuda de D. José G. Bartiere	111
» María Rivas, madre de D. Evaristo Viñas	75
» Concepción Pazos, madre de D. Antonio Ozores	228
» Teresa R. Lorenzo, viuda de D. Juan Gallego	210
» Joaquina Atanes, viuda de D. José Andújar	120
» Micaela Giro, viuda de D. Bernardino Canosa	120
» Encarnación Pérez y Srta. Joaquina Contreras, viuda y huérfana de D. Nicolás Contreras	264
» Julia Alonso, viuda de D. Nivardo Díaz	147
» Matilde González, huerfana de D. Justo González	282
» Rosa Barcia, viuda de D. José Villar	165
» Aurora del Río, viuda de Julio Rodríguez	228
» Lucrecia Calviño, viuda de D. Remigio Vizoso	192
» Paz Landa, viuda de D. Rogelio Sáinz	93
» Tomasa Bestrad, viuda de D. Andrés Lamas	138
» María Graña, viuda de D. José Vázquez	147
» Elvira Arana, viuda de D. Luis Sirra	246
» María Rodríguez, viuda de D. José Alvarez	84
» Teresa Borrego, viuda de D. Justo Montero	165

NOTA.—De estas cantidades se descontaron el 46 por 100.

ACUERDOS DEL CENTRO DURANTE EL TRIMESTRE

A petición del señor Presidente, se concedió un año de prórroga para ingresar como socios efectivos en esta Sociedad, á los Maquinistas que no reunan la condición segunda del art. 31 del Reglamento, debiendo contarse dicho año á partir del 9 de Octubre, fecha del acuerdo.

Se concedió á las señoras viudas de los socios D. Luis Serra Salví y D. José Alvarez González, la pensión que reglamentariamente les corresponde.

Con motivo de una circular de D. Francisco Moliner, interesando la adhesión al proyecto de una ley protectora para los tísicos pobres, se acordó mandar con la debida oportunidad, los telegramas de adhesión que recomienda dicha circular.

Se nombraron socios honorarios de este Círculo, por el apoyo desinteresado que prestaron á varios socios, á los señores siguientes: D. Mario de Quijano y Artacho, D. Angel Gamboa y Navarro, don

Juan Pastorin y Vacher, D. Francisco Javier de Salas y González y D. Fernando González Maroto.

Se concedió pensión á D. Arturo Enrique Ociel, huérfano del socio fallecido D. Francisco Enrique Ociel y Banazuli, debiendo advertir que disfrutará dicha pensión, mientras continúe la dolencia que le da derecho á este beneficio.

Se devolvió el capital impuesto en la Sociedad por D. Ginés Sánchez y Jiménez, á petición suya, y por haber obtenido el retiro del servicio, según Real orden de 4 de Septiembre de 1901.

Se verificó la compra de 2.000 pesetas nominales, en títulos de la Deuda interior Española.

Por haber cumplido el tiempo reglamentario en su cargo, y tener que ausentarse de la población el señor Delegado de Cartagena D. Jerónimo Pozuelos y Teruel, fué nombrado para sustituírle en dicho cargo, D. Manuel Piedra Vázquez. El Centro acordó por unanimidad dar un voto de gracias al Delegado saliente, por sus buenos servicios en favor de la Sociedad.

Se dió cuenta al Centro de haberse recibido una carta del socio efectivo D. Juan Cavas Casanova, en la que suplica se le dé de baja en la Sociedad, y se haga constar que las causas que le obligan son independientes de la misma.

Se acordó en votación secreta la admisión como socio efectivo, del tercer Maquinista D. Juan Guzmán Castro, cuyos derechos empezarán á contársele desde 1.° de Enero del próximo año.

Por haber cumplido el tiempo reglamentario, solicitó ser relevado del cargo de Secretario D. Gerardo Rego. El Centro acordó acceder á la petición, nombrando para sustituírlo al Vicesecretario D. Félix Sirera, y para sustituir á éste, á D. José Díaz-Robles; y además, que conste en acta un voto de gracias por el interés y buen acierto que ha demostrado en el ejercicio de dicho cargo.

Ateneo Ferrolán
Fundado en 1879

REALES ORDENES

26 DE SEPTIEMBRE DE 1901.—Concediendo á D.ª Lucrecia Calviño Ollo, viuda del Maquinista mayor de primera D. Remigio Vizoso Orozco, la pensión anual de 1.250 pesetas, abonables por la Delegación de la Coruña.

26 DE IDEM.—Idem pensión de 547'50 pesetas anuales á Francisco Ramayo Pérez y su esposa Eugenia Miguela Piede, padres pobres del aprendiz Maquinista Luis Ramayo Miguela, fallecido en Cuba el 13 de Marzo de 1896, de fiebre amarilla.

27 DE IDEM.—Idem dos meses de licencia por enfermo para Cartagena y Archena, al primer Maquinista de la Armada D. Manuel García Hernández.

27 DE IDEM.—Idem la vuelta al servicio activo al primero don José Dopico Dasbellas.

27 DE SEPTIEMBRE.—Concediendo dos años de licencia sin sueldo para Barcelona, al tercer Maquinista D. Jaime Valls Segura.

27 DE IDEM.—Disponiendo que las escuelas de fogoneros establecidas en el *Numancia* y *Vitoria*, pasen al *Lepanto*, en cuyo buque cursarán los aprendices fogoneros los conocimientos teórico prácticos con más aprovechamiento que en los anteriores.

27 DE IDEM.—Idem se declare de texto para los exámenes de ingreso de terceros Maquinistas, las «Lecciones de Aritmética y rudimentos de Algebra» de que son autores, en colaboración, D. Manuel García Velázquez y D. José González López.

10 DE OCTUBRE.—Desestima instancia del Maquinista mayor de segunda clase D. Antonio Utrilla Fernández, en súplica de que le sirviere de abono para derechos pasivos el tiempo de sus estudios y prácticas en escuelas y buques particulares.

10 DE IDEM.—Concede dos meses de licencia al Maquinista mayor de segunda D. Ignacio González Pazos, que solicitaba tres para asuntos particulares en Santander y Coruña, y dispone sea relevado el solicitante por el de igual clase D. Manuel Montero Carbajo, y éste, en su actual destino, por un primer Maquinista conforme á lo dispuesto en Real orden de 6 de Julio último, volviendo todos á ocupar sus actuales destinos una vez terminada la licencia del González Pazos.

11 DE IDEM.—Idem á D.ª María de la Paz Landa Calixto, viuda del segundo Maquinista D. Rogelio Sainz Crespo, la pensión anual de 700 pesetas abonables por la Pagaduría de la Dirección General de Clases pasivas, debiendo recurrir al Ministerio de Hacienda en súplica de la autorización que solicita para residir en Manila por tiempo ilimitado.

11 DE IDEM.—Idem á D.ª Aurora del Río y de la Torre, viuda del Maquinista mayor de primera clase D. Julio Rodríguez Fernández, la pensión anual de 1.250 pesetas, abonables por la Delegación de Santander.

12 DE IDEM.—Haciendo extensivo á los cuerpos subalternos lo preceptuado en Real orden de 26 de Enero último, sobre abono de doble tiempo de embarco, á los Jefes y Oficiales que tomasen parte en el combate naval de Santiago de Cuba, del comprendido entre 21 de Abril á 3 de Julio de 1898.

12 DE IDEM.—Disponiendo se tenga en cuenta para la primera vacante que ocurra en la Estación Naval del Golfo de Guinea, al segundo Maquinista D. José Acosta Suárez, que solicita pasar á prestar sus servicios en dicha Estación Naval.

12 DE IDEM.—Desestima instancia del tercer Maquinista D. Pablo de Diego y Lozano, en súplica de seis meses de licencia sin sueldo, por la escasez que existe del personal de su clase.

17 DE IDEM.—Disponiendo se suplan las faltas de Maquinistas mayores de segunda clase, con arreglo á lo dispuesto en Real orden de 6 de Julio último (Real orden núm. 79) y aprobando el pedido de subalternos hecho á Ferrol, hasta tanto que se verifiquen las oposi-

ciones dispuestas por Real orden de 20 de Julio (Real orden número 84).

17 DE OCTUBRE.—Aprueba el relevo del Maquinista mayor de segunda clase D. Gerardo Landrove, en el cargo del alumbrado eléctrico del Arsenal del Ferrol, por el de igual empleo D. Ramón Cores Otero, quedando el primero á las órdenes del Comandante General de dicho Arsenal.

17 DE IDEM.—Idem el cese en la situación de excedencia y embarque en el cañonero *Hernán Cortés*, del primer Maquinista don Manuel Ropero Rendón.

21 DE IDEM.—Dispone que para las dotaciones de las brigadas torpedistas deben ser nombrados en primer lugar los Maquinistas torpedistas cumplidos de condiciones y á falta de éstos, los que hubieran cursado torpedos y no tengan cumplidas dichas condiciones, prefiriendo los que tengan más embarco y vapor, en la inteligencia de que á los Maquinistas nombrados, sólo les será de abono para ascenso, el que prescribe el art. 6.° del Reglamento.

22 DE IDEM.—Desestima instancia del tercer Maquinista D. Aurelio Yúfera, solicitando mejora de antigüedad, por haber pasado el plazo fijado para estas reclamaciones dispuesto por el Almirantazgo en 24 de Julio de 1869, acordado después por posteriores soberanas disposiciones, que fija dicho plazo en un año á contar de la causa que lo motiva.

25 DE IDEM.—Concediendo á D.ª Tomasa Bestard Tamayo, viuda del primer Maquinista D. Andrés Lamas Gómez, la pensión anual de 825 pesetas, abonables por la Delegación de la Coruña.

25 DE IDEM.—Desestima instancia de D.ª Francisca Alvarez Valeria, madre del primer Maquinista de primera clase, sin sueldo, segundo efectivo de la Armada, D. Eugenio Cupeiro Alvarez, en solicitud de transmisión de la pensión que disfrutaba D.ª Joaquina Díaz Expósito, viuda de dicho Maquinista, una vez que las madres viudas sólo tienen derecho á pensión cuando los hijos mueren solteros ó viudos sin hijos.

2 DE NOVIEMBRE.—Disponiendo que para desempeñar interinamente destinos de terceros Maquinistas, se habiliten los aprendices Maquinistas que reunan mejoras condiciones, según autoriza la Real orden de 15 de Septiembre de 1896, y que se limite en lo posible, por ahora, la concesión de licencias á los terceros Maquinistas.

2 DE IDEM.—Idem que, al aproximarse la fecha del principio de curso en la Escuela de Maquinistas, sea pasaportado para Ferrol, con objeto de ingresar en dicha Escuela, el primer Maquinista don Manuel García Manchón.

2 DE IDEM.—Concediendo ingreso en la Escuela de Maquinistas para el próximo curso, al primero D. Juan Carreró Toimil.

6 DE IDEM.—Idem el retiro con el haber pasivo provisional de 296'25 pesetas, al Maquinista mayor de segunda clase, ascendido á mayor de primera, D. Gerardo Landrove Timiraos.

Aten
Un lugar de
Fund
Rua Ma

6 DE NOVIEMBRE.—Dispone que en lo sucesivo se provean por el Departamento de Cádiz, las vacantes de aprendices Maquinistas que ocurran en Fernando Póo.

6 DE IDEM.—Idem se pregunte por conducto del Ministerio de Estado á nuestros Cónsules en la Isla de Cuba, si tienen noticia del paradero del primer Maquinista de la Armada D. Antonio Momplet Valdés, excedido de licencia sin sueldo que le fué concedida para dicha Isla en 28 de Noviembre de 1898.

6 DE IDEM.—Prorrogando por un año la licencia sin sueldo que le fué concedida por Real orden de 26 de Febrero actual, para navegar en los buques de comercio, al segundo Maquinista de la Armada D. Ramón Valdomir López.

7 DE IDEM.—Concede tres años de prórroga á la licencia de dos que sin sueldo disfruta en Filipinas, al primer Maquinista D. Pedro Pérez Nadal, exigiendo al recurrente el exacto cumplimiento de lo que dispone el punto 5.° de la Real orden de 21 de Octubre de 1890.

8 DE IDEM.—Desestimando instancia del tercer Maquinista don Rafael Ibáñez y Cosmo, que solicita tres años de prórroga á la licencia de dos que sin sueldo disfruta en Filipinas, por no reunir el recurrente las condiciones que determina el punto segundo de la Real orden de 21 de Octubre de 1890.

8 DE IDEM.—Concediendo cuatro meses de licencia por enfermo para Cartagena y Totana, al primer Maquinista D. José Sáez Bernet, regresado de Fernando Póo.

8 DE IDEM.—Promoviendo al empleo de Maquinistas Mayores de segunda clase, á los primeros D. Francisco Pérez González y D. Victoriano Baliño Brage, en el orden en que se relacionan.

20 DE IDEM.—Destinando á prestar sus servicios en el *Carlos V*, en relevo del Maquinista Mayor de segunda D. Ignacio González Pazos, al del mismo empleo D. Francisco Pérez González, y al de igual clase D. Victoriano Baliño Brage para atenciones del servicio en el Departamento de Cádiz.

20 DE IDEM.—Aprueba el nuevo Programa de Aritmética para los exámenes de terceros Maquinistas en las convocatorias siguientes á la que está anunciada para el próximo Enero, y en tanto subsista el actual reglamento del Cuerpo de Maquinistas, tomando como texto las «Lecciones de Aritmética redactadas por D. José González López y D. Manuel García Velázquez.

21 DE IDEM.—Disponiendo, en vista de instancia promovida por el Maquinista Mayor de primera D. Romualdo Lima Quijano, en súplica de abonos de campaña por servicios prestados en la última de Filipinas, se le hagan los abonos siguientes: 11 meses y 29 días, ó sean los períodos comprendidos entre 25 de Agosto de 1896 al 21 de Mayo de 1897 y del 1.° de Mayo de 1898 á 13 de Agosto de 1898, como doble, y como mitad nueve meses y cinco días por los períodos comprendidos desde 22 de Mayo de 1897 á 1.° de igual mes de 1898, y desde 14 de Agosto de 1898 á 13 de Marzo de 1899, fecha esta última en que embarcó para la Península.

[illegible]

Archivo Histórico
Universidad de Cantabria
Fundado en 187[illegible]
Reina Magdalena 202-204, Fer[illegible]
www.unicantabria.es